VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 176)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 170)**

z dnia 28 sierpnia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 176)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 170)

28 sierpnia 2013 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu uchwały – w sprawie podjęcia przez Radę Ministrów działań zmierzających do budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną, zapewniającą bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego miastu Elbląg oraz terenom Zalewu Wiślanego na terytorium Polski (druk nr 1506).

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Jerzy Wilk** prezydent Elbląga wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Zgliński** dyrektor Zarządu Port Morski Elbląg Sp. z o.o., **Jerzy Wcisła** dyrektor Biura Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Elblągu wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Walczukiewicz** dyrektor Biura Związku Miast i Gmin Morskich, **Marek Maj** doradca w Najwyższej Izbie Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak**, **Jakub Krowiranda, Dariusz Myrcha** i **Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pozwólcie państwo, że rozpoczniemy. Proszę o zajęcie miejsc. Otwieram posiedzenie połączonych Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury. Witam, w imieniu obydwu prezydiów, państwa posłów. Witam przedstawicieli resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, z panem ministrem Zbigniewem Rynasiewiczem wraz z zespołem. Witam władze miasta Elbląga, pana prezydenta i wiceprezydenta.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie poselskiego projektu uchwały w sprawie podjęcia przez Radę Ministrów działań zmierzających do budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną, zapewniającą bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego miastu Elbląg oraz terenom Zalewu Wiślanego na terenie Polski (druk nr 1506). W imieniu wnioskodawców projekt uchwały przedstawi pan przewodniczący Mularczyk. Pytanie do państwa posłów. Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie słyszę.

W związku z tym stwierdzam, że przyjęliśmy porządek. Przystępujemy do jego realizacji a zatem – do pierwszego czytania projektu uchwały. Oddaję głos panu posłowi Mularczykowi, który przedstawi projekt w imieniu wnioskodawców. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Mularczyk (SP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie prezydencie Elbląga, gratuluję wyboru. To właśnie między innymi wybory w Elblągu spowodowały, że parlamentarzyści oraz opinia publiczna mogli zapoznać się z problemami, jakie ma Elbląg z dostępem do morza i z problemami, jakie wiążą się z inwestycją, której celem jest prze-

kopanie Mierzei Wiślanej. Te informacje, w oparciu także o problemy jakie ma Elbląg, związane z tą inwestycją, czy z wieloletnimi planami dotyczącymi tej inwestycji, skłoniły nas do przypomnienia tej sprawy i złożenia propozycji podjęcia uchwały przez Sejm, w której Sejm zobligowałby Radę Ministrów do podjęcia działań zmierzających do budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną, zapewniającym bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego miastu Elbląg oraz terenom Zalewu Wiślanego na terytorium Polski. Uchwała miałaby następujące brzmienie: „Sejm Rzeczypospolitej Polskiej wzywa Radę Ministrów do podjęcia działań, zmierzających do budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną, która zapewni Miastu Elbląg oraz terenom Zalewu Wiślanego znajdującego się na terytorium Polski bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego, z pominięciem konieczności żeglugi przez wody Obwodu Kaliningradzkiego, stanowiącego terytorium Federacji Rosyjskiej. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej wzywa Radę Ministrów do opracowania szczegółowego planu realizacji tej inwestycji, obejmującego przekopanie Mierzei Wiślanej, wytyczenie nowych szlaków terenów żeglownych oraz ewentualnych prac umożliwiających swobodną żeglugę na powyższym terenie”.

Szanowni państwo, otóż budowa drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną jest szansą na zwiększenie możliwości rozwoju wschodniej i północno-wschodniej Polski, które skorzystają z otwarcia Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie. Dzięki temu stworzy się możliwość eksportu, rozwoju wymiany towarowej drogą wodną oraz rozwój turystyki wodnej. Budowa drogi wodnej poprzez Mierzeję Wiślaną jest szansą dla aktywizacji portu morskiego w Elblągu i portów Zalewu Wiślanego, ale również dla inwestorów w jego otoczeniu, w szczególności przemysłu stoczniowego i jachtowego. Swobodny dostęp do portu niewątpliwie umożliwi rozwój jego funkcji transportowej.

Jak wiemy, było wykonywane studium wykonalności budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną z 2007 r., która uzasadniła opłacalność i zasadność tej inwestycji. Według autorów dokumentu przekopanie mierzei przyniesie szereg korzyści ekonomicznych m.in. oszczędność na kosztach transportu i rozwój gospodarczy regionu. Jeśli chodzi o oddziaływanie inwestycji na środowisko naturalne, to autorzy studium stwierdzili, że nie będzie miała ona negatywnych skutków, zarówno w trakcie budowy, jak i eksploatacji kanału żeglugowego.

Z kolei, z przeprowadzanej ekspertyzy analizy ekonomicznej wyliczono szereg korzyści, zarówno dla samego miasta Elbląga, gmin przyległych, jak i dla całego Zalewu Wiślanego. Podstawowe zalety wynikają z oszczędności na kosztach transportu i z przyspieszenia rozwoju gospodarczego całego regionu. Szczegółowe uzasadnienie zawarte jest w druku nr 1506. Nie będę odczytywał tego druku w całości, ponieważ macie państwo ten druk przed sobą i mieliście możliwość zapoznania się z nim. Jak wiemy istnieją pewne koncepcje przygotowane przez rząd w tej sprawie. W związku z tym, jako parlamentarzyści chcielibyśmy zapoznać się ze stanowiskiem rządu i rekomendować Wysokim Komisjom przyjęcie propozycji tej uchwały Sejmu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu posłowi. Otwieram teraz debatę. Proszę państwa posłów o zadawanie pytań do posła wnioskodawcy. Oczywiście, poprosimy także, w stosownym momencie pana ministra o stanowisko rządu w tej sprawie. Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, chciałem zapisać się też do głosu. Wydaje się nam, że w takiej sytuacji, przy takim projekcie, przed rozpoczęciem dyskusji powinno być stanowisko rządu. Ono na pewno nakieruje nam dyskusję. Być może wszyscy zgodnie krzykniemy, że jest to znakomity dokument i przyjmiemy go przez aklamację, w co głęboko wierzę. W związku z tym proponuję, aby pan minister wypowiedział się w tej sprawie. Potem oczywiście zapisuję się również do dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo za tę sugestię. Oczywiście, można odwrócić sytuację. Stanowisko rządu może także zamknąć możliwość debaty. Ponieważ jest taka propozycja, to – panie ministrze – proszę o stanowisko rządu w tej sprawie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście, w druku nr 1506 wnioskodawcy podejmują próbę, która ma zmierzać do podjęcia działań przez Radę Ministrów zmierzających do budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną. Później, czytając opis całej uchwały, to działania wnioskodawcom kojarzą się z jednym, czyli z inwestycją, która jest widoczna, czyli z koparkami, z pojazdami, które tam krążą i statkami, które już tam przypływają. Przedstawię państwu działania, które podejmuje rząd. Tu sugestie pana przewodniczącego i pana posła Szmita bardzo mi się podobają. Po wysłuchaniu informacji na temat działań, które podejmuje rząd, myślę, że nie będzie potrzeby przyjmowania tej uchwały.

Wieloletni program po nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską" ustanowiony został uchwałą nr 276 z 13 listopada 2007 r. i posiada następujące wady formalnoprawne… Przypomnę, że był to także czas kampanii wyborczej. Nie miał wykonanej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, której wymóg nakłada dyrektywa nr 85/337 z 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych, przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne, na środowisko naturalne oraz ustawa z dnia 15 listopada 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Harmonogram prac inwestycyjnych w ogóle nie brał pod uwagę położenia kanału na obszarach Natura 2000 i wydłużonych procedur środowiskowych związanych z taką lokalizacją. Zakres prac inwestycyjnych nie uwzględniał pogłębienia głównego toru na Zalewie Wiślanym od przekopu do Portu Elbląg. Program nie został wpisany przez ówczesny rząd do dokumentów planistycznych rządu. Brakowało uwzględnienia transgranicznego oddziaływania.

Mając powyższe na uwadze, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, wcześniej Ministerstwo Infrastruktury, przygotowało projekt nowelizacji uchwały zawierającej aktualizację harmonogramu programu do 2020 r.: czas potrzebny do wykonania badań środowiskowych, zmianę kosztorysu inwestycji, zwiększoną kubaturę robót czerpalnych oraz techniczne możliwości wykonawstwa w kontekście nowych regulacji prawnych.

Od 2007 r. w ramach zagadnień środowiskowych konsorcjum, którego liderem jest Urząd Morski w Gdyni, wykonało ocenę rozmieszczenia i liczebności ptaków wodnych na terenie polskiej części Zalewu Wiślanego w okresie od lipca do grudnia 2009 r. oraz marzec – sierpień 2010. We wrześniu 2010 r. podpisano kolejną umowę obejmującą okres wykonania od września 2010 do końca 2011 r. W maju 2010 r. podpisano umowę na wykonanie badania dna polskiej części Zalewu Wiślanego wraz z Zatoką Elbląską. Ponadto, wszczęto postępowanie dla zadania inwentaryzacji ichtiofauny polskiej części Zalewu Wiślanego wraz z Zatoką Elbląską. Umowa obejmuje trzyletni okres. Na podstawie wyników powyższych badań trwa proces opracowywania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla programu, którego zakończenie planowane jest na koniec 2013 r. Ten termin wynika z konieczności uzgodnienia z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska przygotowanej prognozy oddziaływania na środowisko dla programu, która wykazała negatywny wpływ inwestycji na siedliska priorytetowe w ramach obszarów Natura 2000 a także wymogiem przeprowadzenia konsultacji międzyresortowych i społecznych. Ponadto, konieczne będzie sporządzenie przez GDOŚ raportu do Komisji Europejskiej zgodnie z art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Powyższe wynika z art. 6 ust. 4 dyrektywy 92/43 w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Jeżeli dany teren obejmuje dany typ siedliska przyrodniczego lub jest zamieszkały przez gatunek o znaczeniu priorytetowym, to jedyne względy, na które można się powołać, to względy odnoszące się do ludzkiego zdrowia lub bezpieczeństwa publicznego, korzystnych skutków o podstawowym znaczeniu dla środowiska lub po wyrażeniu opinii przez Komisję innych powodów o charakterze zasadniczym, wynikających z nadrzędnego interesu publicznego. Zgoda Komisji Europejskiej jest konieczna do zatwierdzenia projektu nowelizacji przez Radę Ministrów.

Realizacja programu pozostaje w zgodzie z kluczowymi politykami i strategiami RP oraz Unii Europejskiej, jednakże prawna dopuszczalność realizacji inwestycji zależy również od określenia skutków wdrożenia programu dla ochrony przyrody w obszarze Natura 2000. Narzędziem rozstrzygnięcia powyższej kolizji jest test nadrzędnego interesu publicznego tzw. IROPI Test, którego wykonanie zlecono w ramach procesu opracowywania prognozy oddziaływania na środowisko. Wynika z niego, że realizacja inwestycji leży w interesie społecznym. Zgodnie z zaktualizowanym harmonogramem, stanowiącym załącznik do projektu nowelizacji uchwały ustanawiającej program, łączne wydatki z budżetu państwa na realizację programu wyniosą w zależności od wariantu lokalizacji – Nowy Świat, czyli nazwa miejscowości (myślę, że przedstawiciele Elbląga doskonale zdają sobie z tego sprawę o czym mówię), Nowy Świat to ok. 650.000 tys. zł. W tym jest też koszt pogłębienia toru wodnego do głębokości 4 m, na odcinku od kanału do Portu Elbląg – 190.000 tys., falochrony – 111.000 tys., obudowa kanału – 88.000 tys., śluza – 45.000 tys. zł, most nad kanałem – 46.000 tys. zł. Piaski to ok. 770.000 tys. Koszt dłuższego toru wodnego to 375.000 tys. zł. Wariant Nowy Świat, spośród pozostałych branych pod uwagę, czyli Piaski, Przebrno, Skowronki jest najbardziej uzasadniony ekonomicznie i środowiskowo. Dopiero po uzupełnieniu istotnych elementów z zakresu procedur środowiskowych, które zostały pominięte podczas przyjmowania uchwały z 2007 r. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedłoży projekt nowelizacji uchwały Radzie Ministrów, która podejmie ostateczną decyzję w sprawie realizacji inwestycji.

Mając na uwadze urealnienie harmonogramu realizacji przedmiotowego programu, można mówić o perspektywie 2020 r. jako o czasie możliwym dla realizacji tej inwestycji. Na tym etapie prac, kiedy dopiero tworzy się ocena zasadności przedsięwzięcia nie da się wprowadzić żadnego wniosku o jego realizację. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo za te bardzo istotne informacje o postępie prac w tym zakresie. Bardzo proszę, kontynuujemy dyskusję. Kto z państwa posłów? Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panie ministrze! Myślę, że pierwsza uwaga, która nasuwa się po wysłuchaniu wystąpienia pana ministra, że rząd nie wykazuje nadzwyczajnego zapału, jeśli chodzi o realizację uchwały, która ciągle obowiązuje. Gdybyśmy spojrzeli na inne procesy inwestycyjne w Polsce np. procesy drogowe, które również wymagają zgody środowiskowej, różnych ustaleń, itd., też przebiegają przez obszary Natury 2000. Gdybyśmy sobie wyznaczyli taki czternastoletni cykl inwestycyjny, to myślę, że nikt by tego nie zaakceptował. Można powiedzieć, że mamy tu do czynienia z akwenem morskim, więc te procesy mogą trwać trochę dłużej. Na pewno nie trwa to wielokrotnie dłużej niż w przypadku budowy obiektów drogowych. To jest pierwsza uwaga.

Drugą uwagą jest to, że w zasadzie mówiliśmy jedynie o skutkach środowiskowych. W ogóle nie były poruszane sprawy, jakie skutki gospodarcze, społeczne i skutki dotyczące bezpieczeństwa mieszkańców Elbląga, ale także miejscowości zamieszkałych szczególnie na południowej części zalewu przynosi brak przekopu mierzei. O tym się prawie nie mówi, ale jest takie zjawisko, o którym trzeba powiedzieć. Jest to mianowicie zjawisko cofki. W momencie, kiedy wieją wiatry z północy woda z zalewu jest, można powiedzieć, wpychana w Elbląg. Co dwa, czy trzy lata, a może częściej, tego typu zjawiska mają miejsce. W przypadku wykonania przekopu można byłoby regulować to zjawisko. Można byłoby zabezpieczyć Elbląg przed tego typu bardzo niekorzystnymi i szkodliwymi, przynoszącymi wiele strat zjawiskami, ale nie tylko w Elblągu, bo w okolicach miejscowości też są zalewane. Część z nich trzeba będzie w ogóle wyłączać z uprawy i zagospodarowania gospodarczego, bo po prostu są narażone na regularne zalewanie.

Pomysł przekopania mierzei to nie jest coś, co zrodziło się rok, siedem, czy dziesięć lat temu. To nie był też wymysł, że tak powiem, rządu Jarosława Kaczyńskiego. To głęboka potrzeba, o której w Elblągu i w miejscowościach nad Zalewem Wiślanym mówiono wiele

lat. W okresie przedwojennym planowano takie prace. Były już przygotowane dokumentacje, ale z różnych powodów wówczas zaniechano realizacji tego pomysłu.

Dzisiaj, znaczenie gospodarcze, w Elblągu przeładowano w ostatnim roku 160 tys. ton towarów. Nie jest to imponująca liczba, ale znacząca. W przypadku, gdyby ta możliwość była powiększona przez wolny dostęp Elbląga do morza moglibyśmy mówić o wielokrotnym zwiększeniu wielkości przeładunków. Wiąże się to z oczywistymi konsekwencjami gospodarczymi dla miasta, otoczenia, Pomorza, woj. warmińsko-mazurskiego a szczególnie – dla jego zachodniej części.

Następna rzecz, co do której trudno nie mieć wątpliwości i mówić o jej celowości, to sprawa rozwoju turystyki na Zalewie Wiślanym. Takie miejscowości jak: Braniewo, Frombork, Tolkmicko, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Piaski, to dałoby dla tych miejscowości ogromny impuls rozwojowy. Są możliwości turystyczne, możliwości rozwoju żeglugi, zachęty do przebywania na tej części polskiego wybrzeża. Byłaby to też możliwość ominięcia korków, które tworzą się, gdy odbywa się ruch na trasie wybrzeże – środek Polski a szczególnie Warszawa. Dla tych wszystkich, którzy wracali w przedostatni weekend znad morza do Warszawy podróż trwała 7 – 8, a dla niektórych 10 godzin, jak szczególnie źle trafili. Można byłoby sporo z tego ominąć, gdyby doprowadzić do udrożnienia tych dróg, co wiąże się także z przekopem kanału.

Na Zalew Wiślany powinniśmy patrzeć jako całość. Jest to blisko 70 km polskiego wybrzeża. W ubiegłym roku na wybrzeżu w ramach „Programu ochrony brzegów morskich" zainwestowano 3000 tys. zł. To jest zupełnie symboliczna wielkość. Myślę, że jest to kolejny asumpt do tego, aby spojrzeć na tę cześć Polski nie jako część, w której powinniśmy zastanawiać się, czy komuś się to podoba, czy nie, tylko jako integralną część RP, o którą trzeba zadbać, jak o każde inne miejsce.

Szanowni państwo, wreszcie aspekt, którego nie można pominąć. Jest to aspekt suwerenności Polski, który przejawia się w możliwości prowadzenia normalnej żeglugi na Zalewie Wiślanym, korzystania z przejścia z Cieśniny Pilawskiej zgodnie z prawem międzynarodowym. To jest też możliwość dostępu do Elbląga, ale i do portów zalewowych jednostek tzw. trzecich bander. Dzisiaj jest to bardzo utrudnione. Są to decyzje Federacji Rosyjskiej sprzeczne z prawem międzynarodowym, które zresztą zmieniają się w zależności od koniunktur lub nastrojów strony rosyjskiej. Przekopanie mierzei i udrożnienie tego komunikacyjnego kanału spowodowałoby, że nie byłoby już tego problemu, chociażby zabiegania o pozwolenie przepłynięcie przez Cieśninę Pilawską, co dzisiaj – niestety – ciągle ma miejsce, jeśli chodzi o bandery trzecie, czyli nie o polskie i rosyjskie.

Szanowni państwo, podsumowując – mamy do czynienia z pewnym problemem, który wymaga rozwiązania. Można rozwiązywać go w sposób proponowany przez obecny rząd. To znaczy prowadząc prawie w nieskończoność badania. Mówimy to, co chcemy osiągnąć w perspektywie kilkuletniej. Jeżeli prowadzilibyśmy w ten sposób inne inwestycje, to nie obroniłoby się to w żaden sposób. Musi być wyraźna wola realizacji, jasne deklaracje, jasne działania i przeznaczone na ten cel stosowne środki.

Jeszcze kilka słów na temat tych środków. Tu padły dwie kwoty, 650.000 tys. zł i 750.000 tys. zł. Ktoś powie, że jest to bardzo dużo, ale porównajmy to do inwestycji drogowej, do normalnych inwestycji energetycznych, drogowych, przemysłowych. To nie są kwoty, które obezwładniałyby. Możemy przeliczyć kilometry dróg ekspresowych i autostrad. Nie wyjdą nam liczby, które liczy się w dziesiątkach, czy w setkach. Są to po prostu kwoty, które w normalnych inwestycjach państwa średniej wielkości, średniozasobnego jakim jest Polska, powinny funkcjonować. Nie mówimy, że chcemy kogoś wysyłać w kosmos, czy budować lotniskowiec, tylko chcemy udrożnić kanał komunikacyjny, który jest nam po prostu potrzebny. Skończy to z degradacją znaczącej części Polski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu posłowi. Kto z państwa? Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Z przedstawionego raportu przez pana ministra widać wyraźnie, że wezwanie do podjęcia działań jest konieczne. Sześć lat działań przygotowawczych, które powodują, że według oświadczenia pana ministra – nie ma jeszcze zakończonych badań wpływu na środowisko. Jeżeli tak realizowalibyśmy inwestycje w Polsce, to inwestycja rozpoczęta w 2007 r. zgodnie z programem, to nie byłaby zrealizowana w całej siedmioletniej perspektywie UE. Patrząc z takiego punktu widzenia, samo to wskazuje, że prowadzone działania przygotowawcze przez rząd miały na celu udawanie, że coś robi się w tej sprawie.

Z drugiej strony chciałbym podkreślić to, co pan minister powiedział, że będzie konieczne ewentualne wystąpienie do Komisji Europejskiej. Prosiłbym o pokazanie, że w sytuacji działania w stosunku do naszego terytorium, kiedy mówimy o inwestycji niewymagającej wkładu Unii Europejskiej jest naruszeniem zarówno Traktatu Lizbońskiego, jak i naszych zasad związanych z suwerennością tego typu decyzji. To jest szukanie pretekstu, który może być szkodliwy z tego tytułu, że może zachęcać Komisję Europejską, która i tak nadgorliwie próbuje wprowadzać rozporządzenia niezgodne z Traktatem Lizbońskim, które byłyby wdrażane w Polsce. Coraz bardziej nadgorliwie narusza się suwerenność Polski w tym obszarze, na co wskazują debaty na posiedzeniu Komisji ds. Unii Europejskiej, kiedy pokazuje się jak wiele rozporządzeń narusza Traktat Lizboński. Teraz sami prosimy o dodatkową zgodę. Z tego punktu widzenia jest to kuriozalna rzecz, kiedy nie stosujemy środków Unii Europejskiej, zwracać się do UE. Mamy polskie przepisy pokazujące, w jaki sposób prowadzić program inwestycyjny. Jeżeli cały program prowadzimy na terytorium Polski i naszych wód, to w pewnym sensie… Niedawno program, bez zgody Polski, naruszający nasze możliwości wpływu statków do Zatoki Szczecińskiej wprowadzili wspólnie nasi sąsiedzi. Chodzi o gazociąg. W tej dziedzinie nie przywiązywali żadnej wagi do tego, jakie było stanowisko Polski w tej sprawie. To działo się w ramach Unii Europejskiej. Takie twierdzenie na wyrost o takim zakresie badań, o jakich mówi się, to jest taka kwestia, albo żeby rząd odważnie podjął decyzję, że uchyla tę uchwałę Rady Ministrów, albo wreszcie rozpoczął ją realizować. Tak to wygląda podczas całego procesu inwestycyjnego.

Przedstawialiśmy wniosek o odrzucenie informacji o realizacji „Programu o ochronie brzegów morskich" na przedwakacyjnej sesji Sejmu, związanej także z takimi działaniami, które powodują, że w ogóle nie wykorzystuje się środków przeznaczonych w takich czasach, w których bardzo trudno jest wygospodarować środki i nie wykorzystuje się ich. Można było to przesunąć na przyspieszenie realizacji tego programu, jeśli rzeczywiście nie można było. Można powiedzieć, że w ubiegłym roku prawie 50% środków na programy ochrony brzegów morskich nie było wykorzystane. Pytanie, dlaczego rząd nie przesunął tych środków, żeby przyspieszyć realizację i dokonać równolegle niektórych badań? Można było to zrealizować z przyjętych już środków w ramach przesunięć środków w dyspozycji resortu transportu. Nie wykorzystało się ich. Wszystko wskazuje na to, że było to świadome szukanie drogi i pretekstu, aby nie realizować uchwalonego przez Radę Ministrów długoletniego programu. Z jednej strony wszystkie wstępne badania wskazywały na to, że ze względu na suwerenność, na sytuację, że tylko polskie i rosyjskie statki mogą swobodnie podróżować po tym kanale, może to rozkręcić gospodarkę na sporej części Pomorza. Było szereg pozytywnych opinii w tym kierunku. Mamy zaniechanie, które jest niezwykle szkodliwe w zakresie realizacji interesu gospodarczego, ale także realizacji interesu politycznego kraju. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Czy władze Elbląga? Pan prezydent? Bardzo proszę.

Prezydent Elbląga Jerzy Wilk:

Szanowni państwo, dziękuję za zaproszenie na wspólne posiedzenie Komisji sejmowych. Jest mi bardzo miło, że mogę w tym uczestniczyć. Chciałbym powiedzieć jedno. Panie ministrze, szanowni państwo, Elbląg nie może czekać do 2020 r. na jakieś oceny. W skali naszego miasta jest to wieczność. Miasto oczekuje na szybkie decyzje rządu i Sejmu. Dla nas jest to kluczowa rzecz. Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną to bardzo poważna rzecz, nie tylko dla Elbląga, ale dla wszystkich gmin nadzalewowych.

To jest rozwój turystyczny i gospodarczy szeregu miast zlokalizowanych nad zalewem. To jest jedna z ogromnych szans, która istnieje i można ją zrealizować. Cóż to wielkiego, dla doskonałych polskich inżynierów, zbudowanie 1000 m kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną o szerokości od 60 do 100 m i głębokości 5 m w najgłębszym miejscu. Jest to zadanie, które polscy inżynierowie potrafią doskonale i szybko wykonać.

Dla Elbląga jest to otwarcie się na morze i jest to rozwój gospodarczy. Według opinii ministerstwa to ponad 2 tys. nowych miejsc pracy w rejonie Elbląga i gmin nadzalewowych. Ktoś będzie ten kanał kopał, ktoś go będzie później obsługiwał. Będzie ruch turystyczny, będzie skrócenie drogi to trójmiejskich portów i będzie zabezpieczona nasza suwerenność. Nie będziemy, tak jak panowie posłowie powiedzieli, uzależnieni od humorów i decyzji krajów trzecich. Dziwi mnie to, że w nieskończoność można odkładać i realizować kolejne opracowania. Znam opracowanie z kwietnia 2012 r., które mówi jasno, że ta inwestycja jest możliwa do realizacji. Jest opłacalna i korzystna dla miasta Elbląga i gmin oraz możliwa do szybkiej realizacji. Nie wiem, po co odkłada się te decyzje i wyznacza nowe terminy określając je na 2020 r. Równie dobrze pan minister mógł powiedzieć, że będzie to 2030, czy 2040 r. Dla elblążan nie będzie to miało żadnego znaczenia. Albo decyzje zapadną szybko i przystąpi się do realizacji tych inwestycji, albo w ogóle nie opowiadajmy takich rzeczy, które nie mają żadnego znaczenia w przyszłości dla elblążan. Decyzja powinna zapaść jak najszybciej. Prosimy państwa, żeby ta decyzja została wypracowana przez parlament a później realizowana przez rząd. Tego oczekują mieszkańcy tej części kraju, która również czeka na rozwój i możliwości rozwoju. W państwa rękach jest ta decyzja. Prosimy o pomoc i wsparcie tej uchwały.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu prezydentowi. Do głosu zgłosiło się jeszcze kilku posłów. Widzę przedstawiciela samorządu. Proszę o przedstawienie się. Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Elblągu Jerzy Wcisła:

Witam państwa. Nazywam się Jerzy Wcisła. Od początku reprezentuję marszałka woj. warmińsko-mazurskiego Jacka Protasa w konsorcjum, które zostało powołane w 2007 r. dla realizacji tej inwestycji, czyli budowy kanału przez mierzeję. Z racji tego, że wywodzę się ze środowiska dziennikarskiego jestem też autorem dwóch książek na temat budowy kanału przez mierzeję. Jestem też gorącym zwolennikiem realizacji tej inwestycji. Mówię to troszeczkę z takim zmieszaniem, bo szanując pracę wnioskodawców tego projektu uchwały, przyjeżdżając tu dzisiaj, czytając uzasadnienie i znając też dokumenty, które zostały wytworzone na temat kanału. Proszę państwa, jeśli literalnie potraktujemy ten wniosek, który bazuje w zasadzie na studium wykonalności, które zostało zrealizowane w 2007 r. i w 2008 r. zostało przyjęte przez konsorcjum, to należałoby te dokumenty, które zostały już wytworzone i których przygotowanie zajęło pięć lat, rozpocząć od początku. Mówi się, że trzeba wykonać pewne prace. Pan minister powiedział, że zostały one wykonane. Należałoby od nowa przystąpić do robienia prognozy oddziaływania na środowisko, badać osady denne, ruchy rumowiska i brzegu morskiego po przebudowie falochronów, które zostały wykonane przez Polską Akademię Nauk na zlecenie konsorcjum. Tak jak mówiłem, wytworzenie takich dokumentów trwa pięć, sześć lat. Gdybyśmy dzisiaj znowu zaczęli myśl literalną to robić i tak zaczęlibyśmy budowę tego kanału w 2020 r. Chciałbym, żeby ten kanał został zbudowany jak najwcześniej. Też chciałbym, może w niegrzeczny sposób, przypomnieć panom posłom, że parlament i rząd polski przygotowali strategię rozwoju transportu, czyli „Polską politykę transportową", która zakłada pewne inwestycje na naszych wodnych drogach. Ujęcie naszych dróg wodnych w strategii transportowej zakłada, że Wisła i międzynarodowa droga wodna E-70, która łączy Zalew Wiślany z portami niemieckimi będą realizowane po 2020 r.

Proszę państwa, też znam specyfikę elbląskiego portu. Organizowałem konferencję z udziałem przedstawicieli Rosmorportu, portu w Kaliningradzie i portów trójmiejskich. Jeżeli port elbląski traktujemy jako port, czyli coś, do czego będą dostarczane towary drogą morską, to może tylko wtedy funkcjonować, kiedy w Polsce będzie realizowana

polityka transportowa z udziałem polskich rzek. To stanie się w 2020 r. i nie wcześniej. Chciałbym, żebyśmy to brali pod uwagę.

Jest racją z punktu widzenia mieszkańca Elbląga, że wydanie 600… lub 650.000 tys. zł na Elbląg radykalnie zwiększa potencjał tego miasta. To, o czym mówił pan prezydent miasta Jerzy Wilk, że budowa tego kanału spowoduje wzrost zatrudnienia o około 2,2 tys. osób. To dla Elbląga znaczy dużo więcej niż dla Trójmiasta. Dla Elbląga znaczy to, że będzie to bardzo duży wzrost pieniędzy u mieszkańców i wzrost zatrudnienia. Poza tym powstanie przedsiębiorstwo, które będzie miejskim przedsiębiorstwem, co ma znaczenie w dzisiejszych czasach globalizacji. Pan poseł mówił, że dokumenty nie mają informacji o skutkach ekonomicznych. Otóż ta informacja, o której mówił pan prezydent, do której ja odnoszę się, to jest informacja ekonomiczna – 2,2 tys. osób, to jest informacja ekonomiczna, która stawia miasto w zupełnie innej sytuacji. Jest jeszcze jedna bardzo ważna informacja ekonomiczna. Przy przygotowaniu tego dokumentu, o którym mówił pan minister, zrobiono szacunki. Inaczej tego zrobić nie można, bo przecież port elbląski tak naprawdę nigdy nie funkcjonował w okresie powojennym na normalnych zasadach. Z tych szacunków wynika, że po sześciu latach od wybudowania kanału, port osiągnie swoje dzisiejsze możliwości przeładunkowe. One nie wynoszą 3500 tys. ton tak jak napisane jest w tym uzasadnieniu, tylko 1500 tys. ton. Żeby był do 3500 tys. ton to trzeba wykonać dodatkowe inwestycje, 1500 tys. ton będzie przeładowywał w 2026 r. Jeżeli nie wybudujemy kanału to w 2040 r. będzie przeładowywał 550 tys. ton. To jest ta różnica ekonomiczna. O turystycznej też nie wspominam. Nie, może wspomnę, bo bardzo mocno zajmuję się turystyką. Jest taka anegdota, która mówi tak, że jeżeli na Zalewie Wiślanym widzisz więcej niż 50 żagli, to znaczy, że odbywa się jakaś wielka impreza. Proszę państwa, na akwenie, który ma 300 kilometrów kwadratowych, który jest zaledwie 30% mniejszy niż wszystkie mazurskie jeziora razem wzięte 50 żagli wskazuje, że jest jakaś impreza a nie, że przypłynęli żeglarze. Dlaczego nie ma tych żeglarzy? Bo nie ma swobodnego dostępu do Zalewu Wiślanego dla takich łodzi, dla których jest przygotowany. Potencjał turystyczny zalewu też jest określony. Wynosi on 1200 jachtów, które mogą jednocześnie funkcjonować. Wokół wielkich jezior mazurskich funkcjonuje około 200 ośrodków wczasowych i rekreacyjnych, które są nastawione na obsługę wodniaków. Wokół Zalewu Wiślanego, nie mówimy o mierzei, która jest nastawiona na brzeg morski a nie na brzeg zalewowy, to takich ośrodków nastawionych na turystę wodnego jest mniej niż 10.

Chciałem powiedzieć jeszcze o jednej bardzo ważnej rzeczy, która wiąże się z kanałem przez mierzeję. Są to sprawy ewakuacyjne i bezpieczeństwa. Tu pan mówił o tej cofce i ewentualne otworzenie kanału spowodowałoby obniżenie wód w tej naszej wschodniej części zalewu o około 20 cm. Ma to proszę państwa znaczenie. Na Żuławach spędziłem wiele lat. Chodziłem po wałach, kiedy były te zagrożenia powodziowe. Te 20 cm często oznacza, czy miejscowości są, czy nie są zalane.

Koszty środowiskowe i kompensacyjne są już wyliczone. Jeżeli miałbym prawo cokolwiek sugerować to, proszę państwa, sugerowałbym coś takiego, czyli test IROPI, o którym mówił pan minister. Określenie, czy istnieje nadrzędny interes publiczny, żeby ten kanał wybudować będzie znane rządowi bodajże we wrześniu. Na wrzesień będzie to już przygotowane. Taka jest moja sugestia. Poczekajmy może do tego momentu, kiedy będą znane wszystkie skutki i koszty. Wtedy wrócimy do tego, czy na tej bazie można podjąć decyzję o budowie kanału i kiedy. Jako wielkiemu zwolennikowi budowy tego kanału logiczne jest to, żeby dzisiaj polskie władze podjęły decyzję o tym, czy ten kanał będzie zbudowany. Jako realista wiem, że korzyści z budowy tego kanału, rzeczywiste i te, które są wyliczone w tym teście IROPI, będą, kiedy budowa zostanie połączona z realizacją przez Polskę europejskiej polityki transportowej, która także zakłada inwestycje na drogach wodnych. Pan prezydent pytał, czy 650.000 tys. zł to dużo, czy mało? Kiedyś takie pytanie zadałem ministrowi transportu w kontekście wydatków drogowych. Są to pieniądze, który wynoszą mniej więcej tyle, ile kosztowało 160 km autostrady między Strykowem a Pyrzycami.

Proszę państwa, uruchomienie tej trasy spowoduje zaktywizowanie przynajmniej dziesięciu miejsc portowych w Polsce na trasie między Niemcami i Polską, w tym czterech portów, które są ujęte w konwencji AGN. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, miałem nadzieję, że pan pozytywnie przejdzie do historii. Wygłaszając takie tezy, że dopiero za 7 lat rozpoczniecie, to znaczy sporządzicie dokumentację, która pozwoliłaby na budowę tego przekopu, to jest po prostu wręcz nienormalna sytuacja. Kiedy wszyscy mówią, że te dokumenty są częściowo zrobione i wszystko można zamknąć. Żeby aż siedem lat sporządzać dokumentację?! To są bzdury. Jest to działanie, aby odsunąć tę inwestycję i żeby pokazać, że my nie będziemy tego robić i nie będziemy ich popierali. To jest przykre, bo moglibyście przejść do historii. Budowa kanału Mierzei Wiślanej mogłaby być rozpoczęta przez koalicję PO-PSL. Wy tego nie zrobicie. Boleję nad tym, ale my to zrobimy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę bardzo, pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie chciałabym powtarzać tych głosów, które dzisiaj padły, ale nawoływałabym zwłaszcza rząd do intensyfikacji prac. Przyjmuję uwagę pana, który reprezentuję Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Są to te kwestie studiów, które powinny poprzedzać decyzję o budowie. To nie wstrzymuje nas jako Komisji Infrastruktury do tego, aby zaapelować do rządu o przyspieszenie prac. Powinniśmy zintensyfikować te prace, bo wszystkie takie sytuacje, kiedy odkłada się konieczne inwestycje, które są potrzebne pewnemu regionowi jak powietrze, to jest rzecz bardzo niekorzystna. Proszę państwa, byłam świadkiem jak bardzo zintensyfikował się ruch turystyczny po wykonaniu sztucznego jeziora. Proszę państwa, na sztucznym zbiorniku Czorsztyn-Niedzica, tj. 13 km długości i 1 km szerokości, w krótkim czasie powstało dziewięć przystani dla jachtów i łódek. Jak zintensyfikowała się żegluga, to całe otoczenie tego sztucznego jeziora, to mrowie ośrodków turystycznych. Są to ponadto tysiące ludzi pracujących w ruchu turystycznym, przy obsłudze i w małych firmach. Panie ministrze, proszę sobie przeanalizować, jakie w powiecie nowotarskim są wskaźniki intensywności działalności gospodarczej i ile jest tam firm. Pomimo recesji, z którą mamy do czynienia i zahamowania oraz spowolnienia wzrostu gospodarczego, to jednak te tereny jakoś sobie radzą. To jest potężny impuls dla rozwoju gospodarczego. Kiedy w takich warunkach, o przysłowiowy rzut beretem, po drugiej stronie Bałtyku jest cała Skandynawia, która będzie pływać, to zastanawianie się nad tym, czy budować, czy nie, to jest zbędne kunktatorstwo. Panie ministrze, pan powinien zintensyfikować te działania. Do tego jako posłowie z Komisji Infrastruktury nawołujemy.

Jeszcze jako poseł, który od lat pracował w komisji ochrony środowiska, chcę zwrócić uwagę jeszcze na jeden aspekt. Oczywiście od tego są materiały eksperckie, studia wykonalności i dokumenty, które powinny wszystkie aspekty tych planowanych inwestycji jakoś rozkładać na czynniki pierwsze i omawiać. Zwracam uwagę na pierwszy rzut oka na jedną rzecz. Jaki jest efekt ekologiczny skrócenia drogi przez Zalew Wiślany do portów? Są to tony paliwa, czy ropy spalanej przez statki. Są te tony spalin wędrujące w powietrze. Proszę nie opowiadać, że nie będzie miało to efektu ekologicznego. Namawiałabym do niesłuchania różnych organizacji, które stawiają sobie za punkt honoru bronienie tego przed wszelkimi inwestycjami. W takim kontekście trzeba rozpatrywać tę inwestycję, jak potężny efekt ekologiczny da to skrócenie przepływów.

Kolejna kwestia, którą też u siebie na Podhalu obserwuję. Jeżeli zwiększa się ruch turystyczny, jeżeli jest więcej źródeł zarobku dla miejscowej ludności, to ta ludność nie spala już węgla najgorszego gatunku. Stać ją na kotłownie olejową. Jeśli ma się pieniądze, to nie będzie ktoś urzędował z siedmioma tonami węgla dla ogrzewania prywatnego budynku, bo nie ma czasu, bo musi go mieć na prowadzenie działalności. Jeżeli spo-

łeczność lokalna jest bogatsza, to ma lepsze zachowania ekologiczne i efekt ekologiczny jest jeszcze zwielokrotniony o te ekologiczne zachowania prywatnych osób, które żyją na lepszym poziomie i stać je na ekologiczny sposób życia. Namawiam gorąco, żeby takie aspekty budowy tej inwestycji wziąć pod uwagę. Panie ministrze, proszę przyspieszyć, bo jest to rzecz, która jest ze wszech miar warta podjęcia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, do głosu jest jeszcze zapisany pan poseł Jacek Sasin i pani przewodnicząca Bożenna Bukiewicz. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący Adamczyk. Czy ktoś jeszcze? Nie słyszę. Zamykam listę. Bardzo proszę, pan poseł Jacek Sasin.

Poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, po wysłuchaniu wystąpienia pana ministra naszła mnie refleksja, że jeśli weźmiemy pod uwagę, że już sześć lat trwa przygotowanie do tej inwestycji a pan minister dzisiaj mówi nam, że ta inwestycja, aby mogła być zrealizowana potrzeba kolejnych siedem lat to będzie trzynaście lat realizacji tego typu inwestycji. Jest to dowód na jakąś ogromną niemoc i nieudolność tego rządu. To jest jakiś rekord świata czy Polski w realizacji takich inwestycji. To jest apelem do pana ministra. Pan jest od niedawna wiceministrem. Niech pan przełamie tę niemoc. Niech pan pokaże się dzisiaj jako człowiek, który jest w stanie energicznie przyspieszyć dzisiaj realizację i przygotowanie tej inwestycji.

Trzeba zgodzić się z uwagami, że przedstawiona dzisiaj uchwała ma swoje braki, bo chociażby w swojej treści wzywa do podjęcia, czy kontynuowania tych działań nie określając żadnych terminów. Tak naprawdę w dalszym ciągu będziecie państwo mogli mówić, że działacie i dużo robicie w tej sprawie a sprawy nie posuwają się do przodu. To, co mówił przedstawiciel Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego. My też widzimy te braki w uzasadnieniu, ale chciałbym zaapelować do Komisji, aby przyjęły tę uchwałę. Dzisiaj ta uchwała – nawet nie mając może praktycznego znaczenia, bo tak jak mówię, ona w tym kształcie nie zobowiązuje rządu do tego, aby przedstawił nam jakiś realny harmonogram działania, który moglibyśmy rozliczać i mógłby nam pokazywać jaki jest czas realizacji kolejnych etapów tej inwestycji – będzie takim naszym głosem a w konsekwencji parlamentu pokazującym, że jest tutaj na tej sali i sali plenarnej Sejmu wola, żeby region elbląski i Elbląg dostał swoją szansę na rozwój. To, że rząd od kilku lat nie jest w stanie wyraźnie posunąć tej inwestycji do przodu ma swoje konsekwencje. To nie jest tak, że nie ma to konsekwencji. Elbląg i region elbląski co roku traci pieniądze. Co roku traci wymierne korzyści, które mógłby mieć, gdyby ten kanał funkcjonował. Nie możemy dopuścić do tego, żeby ten stan trwał przez kolejne lata. Dajmy sygnał rządowi, że naszą wolą, wolą polskiego parlamentu jest, aby ta inwestycja została zrealizowana. Żeby region elbląski, miasto Elbląg i mieszkańcy tego regionu dostali swoją szansę. W dalszej kolejności domagajmy się od rządu sprawozdawania, jak te prace posuwają się do przodu. Wnoszę o to, żeby pomimo tych braków, które zostały wskazane w projekcie, żeby przyjąć dzisiaj ten projekt jako taki sygnał i wyraz naszej woli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo panią przewodniczącą Bożennę Bukiewicz.

Poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Po wysłuchaniu dyskusji i opinii strony rządowej a także informacji, jakie przekazała strona rządowa o zaawansowaniu prac związanych z budową kanału na Mierzei Wiślanej, składam wniosek o odrzucenie w pierwszym czytaniu projektu uchwały z druku 1506 w sprawie budowy tego kanału na Mierzei Wiślanej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wniosek przeciwny do wniosku pana posła Sasina. Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo przykro jest słyszeć wnioski będące konkluzją dzisiejszej debaty, czyli wnioski o kolejne oddalenie problemu i sprawy. Wydaje się, że prawdziwe intencje rządu można wysnuć chociażby z nieobecności pani minister Wypych-Namiotko, nie deprecjonując pozycji pana ministra Rynasiewicza. Nie ma pani minister, która o problemie powinna mówić. Padło wiele słów i opinii o ślamazarnej polityce inwestycyjnej obecnego i poprzedniego rządu. Te sześć lat to taki wyraz stałej impotencji inwestycyjnej tego rządu. Ale też nie do końca, bo są obszary, w których potraficie szybko realizować inwestycje. Przypomnę: Trójmiasto, Dolny Śląsk czyli Wrocław, Poznań. Tam jesteście dobrzy. Natomiast inwestycje, które z punktu widzenia interesów naszego państwa, gospodarki, które powinny być zrealizowane są przez was spychane. Tak, przez was. Kieruję to, panie ministrze na pana ręce. Kieruję te słowa do posłów Platformy Obywatelskiej i PSL. Wy, przez sześć lat, bierzecie odpowiedzialność za sprawy tego państwa. Te inwestycje są spychane na margines. Żonglujecie tezą, że należy przygotować dokumentację, dokonać ocen środowiskowych, spełnić unijne wymogi i nie tylko. Są to stałe argumenty. Tak dzieje się choćby w przypadku drogi ekspresowej S-7, która miała łączyć południe Europy z zespołem portów Gdynia-Gdańsk. Przez sześć lat tłumaczycie brak tej inwestycji niemożnością przygotowania dokumentacji.

W 1920 r. zapadła decyzja o budowie portu w Gdyni. W 1923 r. pierwszy, oceaniczny statek zawinął do portu w Gdyni. W 1928 r. podjęto decyzję o budowie magistrali kolejowej Śląsk – porty. Inwestycję ukończono w 1933 r. Po drodze był czarny czwartek i kryzys gospodarczy jesienią 1928. Nie wytłumaczycie się kryzysem. Wydaje się, że świadoma lub mniej świadoma polityka prowadzona przez was jest skuteczna. Ta polityka to osłabianie potencjału polskich portów. Blokujecie inwestycję w S-3, która powinna udrożnić dostęp do zespołu portów Szczecin-Świnoujście. Blokujecie inwestycję austostrady A1. Jesteście impotentami inwestycyjnymi. Blokujecie inwestycje drogowe, ale blokujecie też realizację przedsięwzięcia, które z punktu widzenia państwa nie jest dużym problemem. Jest praktycznie żadnym problemem. To jest decyzja tylko i wyłącznie polityczna. Dzisiaj każecie się nam zastanawiać i czekać na udzielenie odpowiedzi, czy warto wybudować 1 km 200 m przekopu Mierzei Wiślanej. Jeżeli ktoś wcześniej wybudował port w Elblągu, nabrzeża, pirsy i wszystko co jest potrzebne do funkcjonowania portu w Elblągu, to dzisiaj każecie się nam zastanowić, czy warto wydać 600.000 tys. zł. Zapytam, czy strona rządowa, a może jakaś organizacja pozarządowa pokusi się… czy ktokolwiek zrobił rachunek strat, jakie zostały poniesione na przestrzeni 2007-2013, wymiernych strat gospodarczych? Te wartości są policzalne. Można je zmierzyć, zważyć, policzyć. To zaniedbanie kosztuje polskie państwo, nie tylko samorząd zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, ale przede wszystkim polskie państwo wymierne straty. Wy do tych strat państwa dopuszczacie. Być może ten projekt uchwały jest chromy. Być może nie jest do końca przemyślany. Z powodu braku kilku przecinków, kropek, czy wyjustowania kolejnych akapitów proponujecie odrzucić tę uchwałę. Większość arytmetyczna weźmie górę. Rozejdziecie się, panie i panowie posłowie do swoich pokoi i robota na dzisiaj wykonana. Nie ma tematu, pozamiatane. Jutro będziemy się egzaltowali, czy Tusk dokopał Gowinowi, czy jakiś kolejny poseł opuścił szeregi koalicji rządzącej. Będzie nowy temat. Przecież jest to niebywały skandal. Propozycje, aby odrzucić ten temat i zamieść go pod dywan są niemoralnymi propozycjami. Przepraszam panią przewodniczącą, ale są to niemoralne propozycje. Trzeba pamiętać o tym, że realizacja inwestycji transportowych, komunikacyjnych często kreujących wzrost gospodarczy jest zadaniem wielu rządów. Rząd Prawa i Sprawiedliwości w 2007 r. podjął w tej sprawie decyzję. Z powódek czysto politycznych zablokowaliście tę decyzję. Nie każcie mi państwo twierdzić, że z punktu widzenia interesów tego rządu, ważniejsza jest przyszłość Rostocku i Hamburga a nie przyszłość zespołu portów Szczecin-Świnoujście, czy zespołu portów Gdynia-Gdańsk. Nie każcie mi państwo tak myśleć. Patrząc na to wszystko, co dzieje się wokół inwestycji tychże przedsięwzięć portowych, to każe się zwrócić w tę stronę. Apeluję tutaj do pani przewodniczącej Bukiewicz i proszę zarazem o wycofanie tego wniosku. Proszę pozwolić posłom pracować nad tą uchwałą. To nie będzie dla pani ujmą. Żadna kara polityczna nie spotka pani, jeżeli dopuścicie państwo, że Wysoka Izba przyjmie tę uchwałę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, prosiłem o zgłaszanie się.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam pytanie do pani poseł wnioskodawczyni, pani poseł Bukiewicz.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, ale w drodze wyjątku.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, myślę, że kultura pracy przy tego typu temacie wymaga od nas, aby w przypadku zgłaszania wniosków formalnych – oczywiście, każdy ma do tego prawo – jednak starać się uzasadnić ten wniosek. Ja miałbym prośbę do pani poseł Bukiewicz, aby uzasadniła ten wniosek formalny o odrzucenie i zrobiła to własnymi słowami. Wiemy o tym, iż w tej sprawie decyzję podejmowała Rada Ministrów, w której premierem był pan Jarosław Kaczyński. Tutaj mieliśmy nowe informacje co działo się dodatkowego w ostatnich latach. Jest to jednak poważny problem. Nie chciałem zabierać głosu, ale są niejednokrotnie pozornie odległe kwestie czysto polityczne, mające wpływ na gospodarkę. Ostatnie zdanie uzasadnienia tej prośby do pani poseł. Przypominam sobie dyskusję w kadencji 2001-2005, w której przy protestach opozycji ówczesny rząd SLD dopuścił do budowy drogi w Worku Turoszowskim, która gigantycznie ingeruje w pozycję konkurencyjną Szczecina. Zrobił to czysto z powódek politycznych a nie z ekonomicznych. Ówczesny minister transportu na pytanie Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości, czy jest jakaś analiza powiedział, że nie ma takowej analizy, bo każdy ekspert ma swój własny pogląd a minister nie potrzebuje jakiejkolwiek wiedzy. Tak, że wymagam od pani poseł wnioskodawczyni, która składa w tej sprawie wniosek o odrzucenie tego projektu, który dzisiaj jest rozpatrywany kilku zdań argumentacji ekonomicznej, czy politycznej. Choćby w świetle tego, co mówił pan minister Rynasiewicz. Jednak od strony formalnej coś się działo. Padły terminy. My się z tym nie zgadzamy. Niech pani poseł uzasadni, dlaczego mamy te prace przerwać. Tym bardziej, że niektórzy z gości zwłaszcza przedstawiciele władz samorządowych przyjechali z drugiego końca Polski. Też chcieliby dowiedzieć się jaki jest powód tego rodzaju wniosku.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, oczywiście nie powinniśmy…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przepraszam za długi głos.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Właśnie. Zwraca pan na to uwagę, ale jednak poucza pan. To także nie najlepiej świadczy o naszej pracy. W związku z tym, każdy z nas może i wypowiada się w zakresie, w jakim uzna za stosowne. Proszę nie stawiać pod ścianą koleżanek, czy kolegów posłów. Pozwólcie państwo na jedno zdanie. Przy całym szacunku do wniosku i argumentów, ale ten region Polski przećwiczył… my wszyscy już przećwiczyliśmy poważną inwestycję w Dolinie Rospudy. Nie kto inny, tylko rząd, który państwo wtedy reprezentowaliście a dzisiaj jesteście zapleczem tamtego rządu. Jeżeli dzisiaj rząd pracuje nad projektem i nie odcina się od tego projekt, mówił o tym bardzo szczegółowo pan minister Rynasiewicz, to nie możecie państwo kontestować tego działania. Wręcz sugerować, że rząd odcina się od tej inwestycji. Procedury, co do których zobowiązaliśmy się przestrzegać wchodząc do Unii Europejskiej, musimy przestrzegać. Dobrowolnie zobowiązaliśmy się do tego. Właśnie inwestycja w Dolinie Rospudy i zmarnowane pieniądze świadczą, że tych błędów nie powinniśmy powielać. Przepraszam za tę moją wypowiedź, ale uważam, że była konieczna. Jeszcze prosił o głos pan poseł Arkadiusz Mularczyk, który przedstawił projekt w imieniu wnioskodawców. Później poproszę panią przewodniczącą i pana ministra. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Mularczyk (SP) – spoza składu Komisji:

Rzeczywiście, szkoda, że pani poseł Bukiewicz przedstawiła wniosek o odrzucenie tego, przecież niepolitycznego projektu. Można odnieść wrażenie, że jest to zemsta za wyniki

wyborów w Elblągu. Nie widzę żadnego uzasadnienia, dla którego ten projekt nie miałby być procedowany. Nie jest to projekt polityczny. Nie nakłada żadnych terminów na rząd, więc dlaczego taka obstrukcja ze strony partii rządzącej? Tyle w tym temacie. Chciałem też poinformować pana ministra. Panie ministrze, dzisiaj prokuratura wszczęła śledztwo w sprawie prywatyzacji PKL-u. Proszę o przekazanie panu ministrowi Nowakowi, bo jest to ważna okoliczność. Jak będziecie państwo podpisywać umowę o zgodzie na prywatyzację, żebyście wiedzieli, że toczy się postępowanie w zakresie art. 231 i możliwości popełnienia przestępstwa przy braku nadzoru i kontroli nad prywatyzacją PKL-u. To tak na marginesie. Tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Bardzo proszę, pani przewodnicząca Bożenna Bukiewicz.

Poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Nie wiem, czy pan poseł Polaczek słuchał, bo uzasadniłam. Być może w za krótkich słowach. Może pan Polaczek lubi długie uzasadnienia. Podkreślę jeszcze raz, że my, jako Platforma Obywatelska, jako posłowie na tej Sali, nie mówimy, że nie powinno być tej inwestycji. Jesteśmy jak najbardziej za tym, aby ta inwestycja była realizowana. W związku z tym, że jest to bardzo poważna inwestycja, obligują nas tutaj przepisy Unii Europejskiej. Wszelkie badania związane z tą inwestycją pochłaniają czas, który jest na to potrzebny. Nie oszukujmy się, że jest to bardzo kosztowna inwestycja. Mówimy o tym, że jest to dużo czasu. Pytam się, co mają powiedzieć mieszkańcy miasta Świnoujście, którzy czekają wiele lat na tunel? O czym my mówimy? Mówimy o różnych inwestycjach. Mówicie w tej chwili, jakby Elbląg był najważniejszy. Cieszyłabym się na miejscu mieszkańców Świnoujścia, którzy będą mieli obiecane, że za piętnaście lat będą mieli most. Jeżeli dzisiaj państwo mówicie, że lekceważymy temat inwestycji kanału przez mierzeję to jest toniesprawiedliwe dlatego, że my pochylamy się nad tym. Prace w rządzie są zaawansowane. Mogę zrozumieć kwestię terminów, które są niesatysfakcjonujące. Jesteście opozycją i walczycie o szybsze terminy. Jesteśmy za budową tego kanału. Tylko nie taka uchwała i nie w tym momencie. Wypowiadał się na ten temat pan poseł Sasin. Dlatego bardzo dziękuję. Jesteśmy za inwestycją, ale złożyłam wniosek o odrzucenie w związku z tym, że prace są prowadzone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Spokojnie, proszę nie denerwować się. Wszystko słyszeliśmy. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, po tych wszystkich bardzo politycznych wystąpieniach posłów, użyję tego tylko raz, nie będę się do tego odnosił w polityczny sposób, bo przyjąłbym wasz scenariusz a nie chcę. Jeszcze raz powtórzę do kilku pań i panów posłów, którzy wypowiadali się. W tej chwili trwa proces opracowywania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla programu, którego zakończenie planowane jest na koniec 2013 r. Termin ten wynika z konieczności uzgodnienia z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska przygotowanej prognozy oddziaływania na środowisko dla programu, która to wykazała negatywny wpływ inwestycji na siedliska priorytetowe w ramach obszarów Natura 2000, co z kolei skutkuje koniecznością przeprowadzenia konsultacji międzyresortowych i społecznych. Jeszcze raz powtórzę, że na koniec tego roku będziemy mieć to, co należało zrobić na samym początku, czyli wpisując tę inwestycję do programu a czego nie zrobiono. To, niestety, musiało trwać. Trudno mi powiedzieć, czy musiało trwać, ile trwało, ale będzie zakończone. Na tej podstawie Rada Ministrów chce odpowiedzialnie podjąć decyzję o… Teraz do pana posła Wojtkiewicza, ale tych słów, które pan używał nie będę używał. Na tej podstawie zostanie podjęta decyzja, ja również jak większość z państwa, mam nadzieję, że pozytywna o wydłużeniu funkcjonowania tego programu do 2020 r. Oznacza to, że zakładamy, że do tego czasu ta inwestycja zostałaby wykonana. Niestety, państwo przyjęliście taki sposób niesłuchania tego, co mówiłem. Staracie się wmówić, że chcemy po 2020 r. coś zacząć robić. To nie jest tak. Chcielibyśmy zakończyć tę inwe-

stycję do 2020 r. Do tych danych, które używaliście a pan przewodniczący Adamczyk z dużą lubością używał tych danych, na co zwracał uwagę przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Woj. Warmińsko-Mazurskiego, że państwo w swoim uzasadnieniu używacie danych, które nie są aktualne. Wy wszyscy powtarzacie te dane. Na tej podstawie budujecie tezę, która jest nieprawdziwa, bo coś się już wydarzyło. Nie znacie tych badań i analiz, które zostały wykonane.

Budujecie fałszywy obraz na zapisach, które w zasadzie nie są obowiązujące w tym czasie. Prosiłbym wziąć to pod uwagę w tych ocenach, które mówicie. To jest inicjatywa poselska i państwo zrobicie z tą inicjatywą. co uważacie. Uważamy, że cały tok prowadzenia tej inwestycji i jej przygotowania jest realizowany w prawidłowy sposób. On nie będzie zachwiany, bo nie ma przyczyny poprzez wyeliminowanie tych nieprawidłowości, które były szczególnie na starcie. Prosiłbym, aby to uwzględnić. Dlatego też uważamy, że Rada Ministrów nie powinna ze względów, jeżeli państwo chcecie podjąć tę uchwałę, to po raz drugi to powiem, politycznych podejmować jakiś uchwał, decyzji. Powinna podjąć decyzję w oparciu o wszystkie te badania, które są konieczne do wykonania na tym etapie. Tylko tyle.

Szanowni państwo, pozwolę sobie nie zgodzić się z wieloma opiniami, które zostały wygłoszone. Tu trochę państwo zaczęliście żartować w momencie, kiedy pani poseł Bukiewicz podała przykład innego obszaru na terytorium Polski, który też wymaga szczególnych inwestycji. Każdy z was, jak byśmy sobie popatrzyli głęboko w oczy, jakby chciał przedstawić swoje problemy, to one też będą kosztować 600…, 700…, 800…, 900.000 tys. zł. Dla nas Elbląg jest szczególny, dla państwa też. Doskonale wiecie, że mamy możliwości jakie mamy. Budżet jest jaki jest. Gdyby każdy z nas używał podobnej argumentacji, jak używał pan prezydent, z którą nie zgadzam się dlatego, że skoro rząd wykonuje swoją pracę i chce w szczególny sposób potraktować problemy Elbląga, to bardzo łatwym sposobem jest pokazywanie palcem i oczekiwanie tylko pozytywnych reakcji. Każdy poseł jest odpowiedzialny za budżet państwa i wie doskonale, że nie da się go rozciągnąć do tych wszystkich oczekiwań, jakie państwo macie. Na to też trzeba zwrócić uwagę. Gdyby każdy z nas chciał podjąć uchwałę dotyczącą jego obszaru to, co byśmy z tego mieli? Byśmy się wszyscy obrazili na siebie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Dziękuję bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Panie przewodniczący, co do mojej osoby pan minister…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Panie pośle, udzielam panu głosu. Pan Michał Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Dziękuję bardzo. Panie ministrze, nie po raz pierwszy pan imputuje w stosunku do mojej osoby, że moja wypowiedź była skandaliczna i nie nadaje się do powtórzenia. Panie ministrze, stenogram będzie napisany i nie życzę sobie, żeby pan w taki sposób postępował i imputował mi takie wypowiedzi. To jest nie pierwszy raz, bo po raz drugi pan w stosunku do mojej osoby daje tego typu odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:
Panie przewodniczący, mogę?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:
Z przykrością muszę stwierdzić, że pan poseł Wojtkiewicz nie zrozumiał mnie. Odnosiłem się do tej części pana wypowiedzi, w której powiedział pan, że po roku 2020 zaczniemy coś tam robić. Ja powiedziałem panu w sprostowaniu, że pan mnie nie słuchał i nie

zrozumiał, ponieważ naszym zamiarem jest po przyjęciu wszystkich ekspertyz i ocen wydłużenie funkcjonowania programu do 2020 r. i zakończenie inwestycji. Z tą częścią pana wypowiedzi, że pan właśnie imputował mi to, że chcemy robić tę inwestycję dopiero po 2020 r. nie zgadzam się. Tę część sprostowałem. Dziękuję.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

To gdzie tu była moja skandaliczna wypowiedź?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, wyczerpaliśmy listę mówców. Pan poseł Jerzy Szmit, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Szanowni państwo, państwo przewodniczący, Wysokie Komisje, panie ministrze, miałem nadzieję, że dzisiaj dzięki temu, że problem został wywołany przez projekt uchwały, to państwo, jako przedstawiciele rządu przedstawicie stan zaawansowania prac, co wynika z ukończonych już ekspertyz, jakie są rokowania, czy już można coś na ten temat powiedzieć. Wybaczcie państwo, jeżeli po sześciu latach usłyszymy, że potrzebujemy jeszcze miesiąca, bo padł termin i jedyny konkret, który dzisiaj padł, że do końca września będzie stanowisko, co dalej z tym faktem robimy. Wydaje mi się, że po sześciu latach badań i ekspertyz moglibyśmy poznać jakieś wyniki, czy mieszkańcy Elbląga i Zalewu Wiślanego mogą mieć nadzieję, że ta inwestycja będzie zrealizowana. Z tego, co dzisiaj padło równie dobrze wynika, że pan premier może oświadczyć 15 czy 24 września, że wiele wskazuje na to, że nie będziemy tego realizować, bo badania wskazują co innego. Chcielibyśmy merytorycznie dowiedzieć się cokolwiek w tej sprawie i o to pytam.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Pan minister?

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Oczywiście. Po raz kolejny, że… kompletnie nie słuchacie tego, co mówię. Powtórzę dokładnie, ponieważ czytałem to z treści przygotowanej na dzisiejszą konferencję. Powtórzę, ale może nie całość. To czytałem przed momentem, że wszystkie kwestie dotyczące tej inwestycji a jest to wymóg, będą poddane konieczności przeprowadzenia konsultacji międzyresortowych i społecznych. Pan pyta się, kiedy mieszkańcy Elbląga dowiedzą się o tym? Dowiedzą się, ponieważ te dokumenty po zakończonych pracach będą przekazane do konsultacji. Wszyscy zainteresowani będą brali udział w tych konsultacjach. Nikt tu nie będzie pominięty. Jeszcze jedno dotyczące uwagi *à propos* pani minister Wypych-Namiotko. Dlaczego jej tutaj nie ma? Pani minister Wypych-Namiotko obejmuje funkcję stałego przedstawiciela Polski przy Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Przejdzie tam do pracy w najbliższym okresie. Przebywa w tej chwili w Londynie, właśnie w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo za te wyjaśnienia.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, krótkie wyjaśnienie. Padła tutaj wcześniej, ze strony części mówców, informacja o inwestycji w Świnoujściu. Rzecz dotyczy tunelu pod Świną. Pragnę państwu przypomnieć, że nie kto inny, ale rząd Platformy Obywatelskiej jesienią 2011 r. podjął decyzję, że pieniądze z inwestycji w Szczecinie i tunel pod Świną zostają przeniesione do Trójmiasta, a tam za te środki finansowe bodajże zrealizowano, czy realizuje się tunel wzdłuż koryta martwej Wisły. Także pani przewodnicząca, marzeniem szczecinian także były inwestycje rozpoczęte przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, które wystrzeliliście w kosmos tylko dlatego, że na nieszczęście rząd Prawa i Sprawiedliwości chciał rozpocząć ich przygotowanie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca już zamykam dyskusję. Podejrzewam, że w tej sprawie. Otóż jedno zdanie do pana posła Szmita. Panie pośle Jerzy Szmit, jedno zdanie.

Jeszcze raz powtórzę: procedury przećwiczyliśmy,y w negatywnym tego słowa znaczeniu, na pańskim terenie w Dolinie Rospudy i tych błędów nie możemy powielać.

Państwo posłowie, wobec wyczerpania głosów w dyskusji stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu uchwały. W trakcie pierwszego czytania został sformułowany wniosek o odrzucenie projektu uchwały w pierwszym czytaniu. Poddaję ten wniosek pod głosowanie. Kto z państwa jest za? Proszę o podniesienie ręki. Bardzo dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Dariusz Myrcha:

Za 29, 18 przeciw i 0 wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Stwierdzam zatem, że połączone Komisje rekomendują Sejmowi odrzucenie projektu uchwały w pierwszym czytaniu. Pozostaje nam wyznaczyć posła sprawozdawcę. Proponuję, żeby był to Marek Pietrzczyk. Czy są inne propozycje? Pan poseł zgadza się? Bardzo dziękuję.

Zatem sprawozdanie z naszych prac złoży pan poseł Marek Pietrzczyk. Szanowni państwo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję za udział.